

**ПРИМЕНЕНИЕ МЕХАНИЗМОВ КОНЦЕССИИ
В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ СТРАНЫ**МУРАТ ИКРАМОВ, Д.Э.Н.,
АЗАМАТ ЗОХИДОВ, К.Э.Н.Ташкентский Автомобильно-Дорожный
Институт, Узбекистан**Title:** *IMPLEMENTATION OF THE CONCESSION IN DEVELOPING UZBEKISTAN TRANSPORT INFRASTRUCTURE***JEL Classifications:** L92, R40**Key words:** Concession, transport infrastructure, transport policy, lack of resources, public-private partnership.**Abstract:** The article considers concession as a potential method of financing the transport infrastructure in Uzbekistan. The concession is suggested as an optimal policy option within public-private partnership (PPP). The paper defines directions targeted to build-up PPP conditions in the country.**ISSN:** 1804-0527 (online) 1804-0519 (print)

PP. 68-70

Современной инфраструктуре принадлежит ключевая роль в социально-экономическом развитии государств. Межстрановые сравнения свидетельствуют о том, что увеличение на 1% инфраструктурных мощностей на душу населения в среднем ассоциируется с таким же приростом душевого ВВП (WB, 1994). Темпы и устойчивость экономического роста оказываются, таким образом, в прямой зависимости от способности страны обеспечить и поддерживать рост соразмерным развитию инфраструктуры.

От состояния инфраструктуры также прямо зависят возможности широких слоев населения пользоваться выгодами экономического роста. Услуги инфраструктуры являются не только важнейшими потребительскими благами, но и средством повышения производительности труда и улучшения доступа к рынкам. Обе функции инфраструктуры – поддержка экономического роста и расширение его базы – имеют важное значение для преодоления бедности, накопления человеческого капитала и роста благосостояния в стране.

В основе проблем инфраструктуры во многих развивающихся странах, лежит «двойной дефицит»:

Во-первых, нехватка ресурсов, что выражается в физическом и моральном износе оборудования и коммуникаций, значительная часть которых была создана 30-40 и более лет назад. На создание новых и замещение выбывающих мощностей требуются значительные инвестиции в данный сектор. Государство ограничено в своих инвестиционных возможностях, так как экономическая политика страны, направленная на сокращение присутствия государства в экономике и снижение налогового бремени, не позволяет выделять из бюджета средства, достаточные для ликвидации нарастающего дефицита ресурсов и мощностей инфраструктуры. Соответственно возникает «инвестиционный разрыв» в инфраструктурной отрасли.

Во-вторых, низкая эффективность использования имеющихся средств, ресурсов и оборудования. Данное обстоятельство имеет место вследствие недостаточных стимулов к производительному использованию имеющихся ресурсов и более полному и качественному удовлетворению спроса экономики и общества. Операторы объектов инфраструктуры не располагают также, по крайней мере официально, необходимыми

полномочиями в принятии финансовых, технических и управленческих решений, и не несут должной ответственности за конечные результаты своей деятельности.

Следует отметить, что ни одна страна с переходной экономикой не может собственными средствами справиться с этим «двойным дефицитом», выражающемся в нехватке ресурсов и недостаточной эффективности их использования. Страна не располагает необходимыми для этого средствами и сталкивается с неразрешимыми трудностями повышения эффективности производства в общественном секторе. Также во многих развивающихся странах существует острая потребность реформировать существующую инфраструктуру, созданную десятки лет назад. Традиционно для решения задач реформирования инфраструктуры используется механизм бюджетных ассигнований. Из опыта развитых стран известно, что одних налоговых поступлений для решения инфраструктурных проблем недостаточно. В этих странах инвестиции в транспортную инфраструктуру используются в качестве одного из основополагающих инструментов ускорения промышленного роста, развития рынков, внутренней и внешней торговли, создания новых рабочих мест, улучшения инвестиционного и делового климата.

Международная практика показывает, что выходом из положения может стать более активное привлечение к преодолению дефицита инфраструктуры частного сектора, как национального, так и международного. Современная теория смешанной экономики для реформирования инфраструктуры предлагает использовать механизм государственно-частного партнерства (ГЧП)¹.

¹ ГЧП – это альтернатива полной приватизации, когда государство передает частному бизнесу часть организационных, экономических и управленческих функций в отношении объектов государственной собственности. При этом государство сохраняет на него право собственности и его целевое назначение, регулирует и контролирует его использование.

ТАБЛИЦА 1. ТРИ ЭТАПА РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА (ГЧП)

Первый этап	Второй этап	Третий этап
- Принятие государственных решений	- Проведение реформы законодательства	- Создание полной, комплексной системы
- Проверка соответствия действующему законодательству	- Публикация стратегических и практических руководящих принципов	- Устранение юридических барьеров;
- Формирование портфеля проектов	- Создание специализированных структур, занимающихся проблемами ГЧП	- Уточнение и воспроизведение моделей ГЧП
- Разработка базовых концепций	- Уточнение моделей ГЧП	- Комплексное распределение рисков
- Применение ранее накопленного опыта в других секторах	- Стимулирование развития рынка для ГЧП	- Формирование гарантированного портфеля проектов
- Начало формирования рынка	- Расширение портфеля проектов и охват других секторов	- Обеспечение долгосрочного политического консенсуса
	- Привлечение новых источников финансирования.	- Использование всего арсенала источников финансирования
		- Создание инвестиционного рынка для объектов инфраструктуры, охватывающего пенсионные и частные паевые фонды
		- Использование опыта ГЧП хорошо подготовленными сотрудниками государственных и муниципальных учреждений.

Источник: Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства, ЕЭК ООН, 2008.

Однако пока еще не создано типовых программ ГЧП на международном уровне, посредством которого правительства могли бы проводить общую эффективную политику.

Специалисты отмечают (Sadka, 2006), что страны проходят определенные этапы, прежде чем программы ГЧП начинают работать в полную силу (Таблица 1). Большинство стран находится на первом этапе, когда количество реальных проектов еще мало. Только на третьем этапе, на котором находятся немногие страны, программы становятся значимыми. Здесь уже созданы необходимые институты, например, структуры управления ГЧП, рынки капитала, а также технологии и «ноу-хау» принятия решений, и могут реализовываться более сложные проекты и схемы финансирования.

Международная практика показывает, что государственно-частное партнерство позволяет найти баланс интересов правительства и частного сектора, и решить следующие задачи:

- обеспечение развития инфраструктуры ускоренными темпами и возможность предоставления более качественных услуг;
- привлечение не только средств, но и опыта частного сектора в области инвестиционного менеджмента;
- новые инвестиционные возможности и соответственно новые источники дохода;
- обеспечение оптимального соотношения «цена - качество» для потребителей.

Существуют многообразные формы реализации ГЧП, среди которых наиболее распространены три основных типа партнерств, такие как:

- а. Контракты на обслуживание, которые

предусматривают передачу частному предприятию тех или иных инфраструктурных объектов и/или определенных операций и функций инфраструктурной отрасли. Мощности инфраструктуры, необходимые для выполнения контрактных обязательств обычно передаются частному оператору на условиях аренды.

- б. Строительно-эксплуатационный подряд, ставящий целью создание частным инвестором новых инфраструктурных мощностей, которые в конечном итоге переходят в собственность и под управление государства, но этому предшествует оговоренный контрактом период эксплуатации инвестором вновь созданных объектов для получения необходимой отдачи на вложенные частные инвестиции.

- в. Концессии, когда государство переуступает частному инвестору полномочия по предоставлению тех или иных услуг инфраструктуры на предусмотренных договором концессии условиях. Инвестор создает новые и/или модернизирует и расширяет существующие мощности, эксплуатирует их в течение периода действия концессионного договора. В данном случае эксплуатация объекта инфраструктуры частным предприятием является основной целью партнерства, тогда как в варианте строительно-эксплуатационного подряда эксплуатация созданного объекта является средством возмещения понесенных капитальных затрат прежде чем этот объект передается государству.

Во всем мире из вышеуказанных типов партнерств, больше всего применяется форма концессионных соглашений, особенно когда государство заинтересовано в частных инвестициях при сохранении

за собой собственности на объект. Именно концессионные соглашения позволяют брать у государства в долгосрочную аренду или строить объекты, которые по закону нельзя приватизировать.

Следует отметить, что концессионные соглашения имеют как положительные стороны в решении проблем транспортной инфраструктуры страны, так и ряд недостатков которые могут быть возникнут при их реализации.

Преимуществами являются: оптимальное распределение рисков; возможность реализации большего количества проектов за счет снижения нагрузки на бюджет; внедрение инновационных решений за счет использования опыта частных инвесторов в том числе технических и финансовых; снижение стоимости и повышение эффективности проекта; право собственности на объект инфраструктуры может сохраняться за государством.

Среди основных недостатков можно отметить следующие: концессия является самым сложным видом инвестиций в инфраструктуру с точки зрения структурирования взаимоотношений между участниками и рационального распределения рисков; процедура проведения инвестиционного конкурса является более длительной и затратной для государства и частных инвесторов; концессионные соглашения не обеспечивают достаточной гибкости на этапе реализации.

Основной целью внедрения механизма концессии в странах переходной экономикой является максимально ускоренное развитие транспортного потенциала государства в условиях ограниченности бюджетных средств, привлечение альтернативных, внебюджетных источников финансирования в рамках применения механизмов ГЧП.

Современная практика свидетельствует о том, что наиболее распространенной сферой реализации проектов ГЧП в развивающихся странах является строительство платных автомобильных дорог.

В Узбекистане идея ГЧП вызывает возрастающий интерес в правительственных кругах и бизнес сообществе. Эта заинтересованность вполне объяснима: страна ищет пути модернизации и развития инфраструктуры, нынешнее состояние которой отстает от потребностей быстро растущей экономики и требований роста благосостояния.

Сегодня негосударственные источники дают в Узбекистане две трети инвестиций в национальную инфраструктуру (жилищно-коммунальное хозяйство, ирригация, электроэнергетика, железнодорожный, автомобильный и воздушный транспорт, образование и здравоохранение)¹.

На сегодняшний день уже реализован ряд проектов ГЧП, но масштабы использования данной модели остаются достаточно скромными. В этой связи предлагается программа действий, предусматривающая реализацию пилотных проектов с одновременным созданием условий для массового и эффективного

применения «узбекистанской модели» ГЧП, адаптированной к социально-экономическим особенностям страны и скоординированной с общей стратегией реформ и повышения благосостояния.

Внедрение платных автомобильных дорог, на концессионной основе, когда строительство или реконструкция автомобильных дорог может быть частично или полностью профинансировано потребителями услуг, получает в мире все большее распространение.

В Узбекистане в этой области актуальными для рассмотрения и решения являются следующие задачи:

- разработка концептуальных основ использования механизма ГЧП в развитии современной транспортной инфраструктуры;
- четкое определение функций государственного сектора в таких механизмах с учетом возможности привлечения инвестиций частного бизнеса;
- условия и механизмы участия представителей частного сектора в реализации данных процессов, в том числе, проработка вопросов предоставления гарантий и преференций представителям частного бизнеса, готовым осуществлять финансирование компонентов концессионных соглашений.

Литература

- Infrastructure for Development, 1994. World Development Report, The World Bank.
- Sadka, E., 2006. "Public-Private Partnerships: A Public Economics Perspective", IMF Working Paper WP/06/77.

¹ Следует иметь в виду, что половину инвестиций, отнесенных к негосударственным, составляют капиталовложения предприятий и организаций, во многих из которых государство является доминирующим акционером.